

خبرنامه صنایع معدنی

یکشنبه

شماره پنجاه و چهارم

۲۵ مهر ۱۳۹۵

“ریل‌ها” توان جابه‌جایی افزایش ۴ برابری فولاد را ندارند مابین نیوز

حمل و نقل یکی از اساسی‌ترین حلقه‌های زنجیره بخش معدن است، به طوری که معدن به واسطه این حلقه به بازارهای صادراتی یا دیگر حلقه‌های زنجیره ارزش متصل می‌شود.

به گزارش مابین نیوز، در نتیجه کمبود زیرساخت‌ها در حوزه حمل و نقل مشکلات فراوانی را برای بخش معدن به همراه خواهد داشت.

وضعیت حمل و نقل در بخش معدن

متأسفانه بخش عمده‌ای از مواد معدنی موجود در معادن کشور تنها به واسطه حمل و نقل جاده‌ای جابه‌جا می‌شوند. در نتیجه این اتفاق زمان حمل و میزان هزینه پراختی افزایش پیدا می‌کند.

به همین دلیل قیمت تمام شده ماده معدنی همچون سنگ‌آهن در ایران چندین برابر کشورهای دیگر مانند برزیل و استرالیا است. امروزه بیشتر کشورهای معدنی دنیا

- “ریل‌ها” توان جابه‌جایی افزایش ۴ برابری فولاد را ندارند
- بعد از کره‌ای‌ها و چینی‌ها حالا ژاپنی‌ها می‌آیند؛ فدراسیون آهن و فولاد ژاپن در راه ایران
- رشد جهشی صادرات مصالح ساختمانی استاندارد به عراق در آینده نزدیک
- تولید سیمان جدید (P.L.C) در شرکت سیمان ارومیه + مشخصات
- ۷ چالش مهم پیش روی صادرات در کشور چیست؟
- صنعت فولاد چین چطور زیر بار اصلاحات می‌رود؟

قیمت اوراق بهادار گروه سیمان در تاریخ: ۱۳۹۵/۰۷/۲۵

نماد	نام شرکت	حجم معامله	آخرین معامله	قیمت	تغییرات	درصد تغییرات
سشرق	سیمان شرق - تقدم	۲۰۲۰۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۱۴۶	۱۳	۱۰/۱۶
سپاهما	سیمان سپاهان	۲۹۷۰۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۱۰۱۳۳	۵۳	۵/۰۳
سدور	سیمان دورود	۳۳۸۰۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۹۱۸	۴۳	۵/۰۲
سشرق	سیمان شرق	۱۱۴۰۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۱۰۸۰	۲۰	۱/۸۸
ساراب	سیمان داراب	۱۴۵۶۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۱۰۹۰	۱۹	۱/۷۹
ستران	سیمان تهران	۱۸۱۲۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۲۰۱۵۰	۵۵	۲/۶۵
سفارس	سیمان فارس و خوزستان	۱۰۹۷۶۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۱۰۴۸۰	۴۳	۳/۰۴
ساروم	سیمان ارومیه	۶۳۰۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۲۰۷۱۴	۱۲۹	۵/۰۸
سشمال	سیمان شمال	۱۴۳۰۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۱۰۵۷۵	۷۵	۵/۰۶
سغوز	سیمان خوزستان	۱۳۹۰۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۲۰۳۰۰	۸۸	۴/۱۵
سکارون	سیمان کارون	۶۱۱۰۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۳۰۶۰۹	۱۳۷	۳/۹۵
سهگمت	سیمان هگمتان	۵۵۰۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۱۰۹۲۳	۹۱	۵/۰۱
سکرما	سیمان کرمان	۶۱۰۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۲۰۸۲۰	۷۶	۲/۸۲
سیدکو	توسعه صنایع سیمان	۹۰۰۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۱۰۱۱۴	-۱۳	-۱/۱۴
سرود	سیمان شاهرود	۹۹۰۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۱۰۸۰۰	۱	۰/۰۶
سغرب	سیمان غرب	۶۴۰۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۲۰۳۰۰	۷۰	۳/۲۱
دسجواف	سیمان مجد خواف	۹۰۰۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۵۰۶	-۱۰	-۱/۹۴
دسجام	سیمان غرب آسیا	۹۹۰۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۷۴۰	۷	۰/۹۶
سیمان	سیمان بیهان	۹۹۰۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۱۳۰۹۵	۶۲۳	۵/۲
سرموفی	سیمان صوفیان	۲۰۰۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۲۰۱۴۰	-۲۴	-۱/۱
سیلام	سیمان ایلام	۳۰۰۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۲۰۶۶۲	-۱۳۸	-۴/۷
سقایین	سیمان قاین	۲۰۰۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۱۳۰۴۵	۲۶۳	۲/۰۳
سفار	سیمان فارس	۱۵۰۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۷۰۱۳۰	-۳۷۵	-۴/۷۶
سهرمز	سیمان هرمزگان	۲۰۰۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۴۰۱۱۰	۱۱۵	۲/۹۶
سیدجو	سیمان بجنورد	۹۹۰۰۰	۱۳۹۵/۰۷/۲۵	۲۰۵۹۱	-۱۳۶	-۴/۷۵

شاخص کل بورس اوراق بهادار تهران



بازار کل	مقدار
حجم معاملات	1,184 میلیون سهم
ارزش معاملات	2,627,436 میلیون ریال
تعداد معاملات	74,403
ارزش بازار	3,208,560 میلیارد ریال

جابه‌جایی مواد استخراج شده از معادن را با استفاده از خطوط ریلی انجام می‌دهند تا بتواند سرعت را افزایش و در مقابل هزینه‌ها را کاهش دهند. این در حالی است که بخش معدن ایران از نبود زیرساخت‌های حمل ریلی رنج می‌برد و این موضوع توان رقابت تولیدکنندگان مواد معدنی را در بازارهای صادراتی منطقه کاهش داده است.

از سوی دیگر به دلیل وجود معادن در مناطق روستایی، محروم یا کمتر توسعه‌یافته، معدنکاران مجبورند برای جلوگیری از برخی مشکلات تنها از رانندگان بومی استفاده کرده و تابع قیمت‌هایی باشند که از سوی آنها اعلام می‌شود. در نتیجه وجود چنین موضوع‌هایی ضروری است بخش معدن و صنایع معدنی برای تحقق اهداف در نظر گرفته شده، توسعه خطوط ریلی برای حمل مواد معدنی را در دستور کار خود قرار دهد.

افزایش ظرفیت خطوط ریلی

پیش‌تر بهرام شکوری، رییس کمیسیون معادن و صنایع اتاق بازرگانی ایران درباره وضعیت حمل و نقل در بخش معدن، اظهار کرد: از سال ۹۰ تا ۹۲ تنها ۷ درصد از مواد معدنی تولید شده در کشور به وسیله ریل حمل شده است، این در حالی است که کشوری همچون استرالیا بیش از ۸۰ درصد مواد معدنی خود را به‌وسیله ریل حمل می‌کند. شکوری تصریح کرد: متأسفانه سهم معادن از حمل ریلی در سال ۹۴ نسبت به سال ۹۳ با کاهش ۲ درصدی همراه بود و در سال گذشته از ۱۷ میلیون تن فولاد و محصولات فولادی تولید شده تنها ۳ میلیون تن آن با ریل حمل شده است.

وی با اشاره به نیازهای موجود در جهت رسیدن به اهداف ۱۴۰۴ بیان کرد: متوسط نرخ رشد خطوط اصلی ریل در ۱۰ سال گذشته ۶/۳ درصد بوده، در صورتی که با همین میزان نرخ رشد پیش‌برویم به ۱۵ هزار و ۳۱۰ کیلومتر ریل نیاز داریم. رییس کمیسیون معادن و صنایع اتاق بازرگانی ایران با اشاره به مزیت‌های حمل ریلی افزود: میزان تولید دی‌اکسیدکربن در حمل جاده‌ای ۱۰۳ برابر حمل ریلی خواهد بود، در نتیجه توسعه این حوزه به کاهش آلاینده‌های محیط‌زیست نیز کمک بسیاری خواهد کرد. در واقع این موضوع حاکی از آن است که با توسعه حمل و نقل جاده‌ای میزان آلاینده‌ها افزایش می‌یابد.

مدیر دفتر زیرساخت سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران با تأکید بر ظرفیت حمل خطوط ریلی برای تحقق اهداف طرح جامع فولاد در چشم‌انداز ۱۴۰۴، اظهار کرد: برای دستیابی به هدف ظرفیت تولید ۵۵ میلیون تنی فولاد خام، ظرفیت حمل خطوط ریلی باید با رشد ۴ برابری از حدود ۲۲ میلیون تن فعلی به ۸۸ میلیون تن افزایش یابد. عباس رنجبر در عین حال گفت: در افق ۱۴۰۴ سالانه امکان ساخت ۱۲۰۰ کیلومتر ریل مشروط بر تامین منابع مالی وجود دارد؛ بنابراین در صورت فراهم شدن زیرساخت‌ها همچون خطوط ریلی، گلوگاه‌های توسعه این بخش همچنان باقیمانده و زمان حمل و هزینه‌ها افزایش می‌یابد.

رنجبر ادامه داد: مطالعات اولیه طرح جامع فولاد نشان می‌دهد، برای افق ۱۴۰۴ سهم خطوط ریلی ۳ هزار و ۱۸۰ کیلومتر خواهد بود این در حالی است که کل خطوط ریلی کشور از ۱۱ هزار و ۴۲۰ کیلومتر فعلی باید به ۲۵ هزار کیلومتر برسد. مدیر دفتر زیرساخت سازمان توسعه و



KP-PU-NL-01-054-A

بازار عراق می‌شود و جهشی در کار صادرات کنندگان فراهم می‌کند. **تولید سیمان جدید (P.L.C) در شرکت سیمان ارومیه**

+ مشخصات سیمان خبر

وی افزود؛ در عراق توجه به استانداردها بیشتر شده و سیاستگذاری‌ها به سمت تأمین حقوق مصرف کننده است و البته باید بدانیم که اساساً استاندارد برای هر محصول و خدمتی، الزامی است.

به گزارش سیمان خبر، شرکت سیمان ارومیه با شعار سازمانی “پیشگام در کیفیت؛ احترام به طبیعت” جهت احترام به نیاز مشتریان محترم و ایجاد تنوع در محصولات تولیدی پس از انجام کارهای کارشناسی و مطالعات لازم اقدام به تولید و عرضه محصول جدید خود به نام سیمان P.L.C نموده است.

محصول جدید تولید شده منطبق بر استاندارد

EN:197-1:2011 و CEM II/A-LL42.5R می‌باشد.

PLC PROPERTIES		Indicative Cem II/A-LL 42.5R	EN 197-1:2011 Requirements
CHEMICAL PROPERTIES (unit)	Results (%)	Min	Max
SiO ₂ (%)	19.8	—	—
Al ₂ O ₃ (%)	4.86	—	—
Fe ₂ O ₃ (%)	2.40	—	—
CaO (%)	64.88	—	—
MgO (%)	1.80	Max 5.0	—
SO ₃ (%)	2.40	Max 4.0	—
K ₂ O (%)	1.16	—	—
Na ₂ O (%)	0.27	—	—
Loss On Ignition (%)	6.52	—	—
Free Lime (%)	0.72	—	—
Chloride Content (%)	0.030	Max 0.10	—

وی گفت؛ در گذشته شرکت‌های بین المللی تأیید استاندارد همکاری می‌کردند که هزینه صادرات را بیشتر می‌کرد و قیمت مصرف کننده نیز بیشتر می‌شود.

سنجابی شیرازی گفت؛ در ادامه تفاهنامه امضا کردیم تا فهرست استاندارد را مبادله کنیم و استانداردهای متقابل را به رسمیت بشناسیم که شامل ۵۱ گروه کالایی است و در ده گروه عملیاتی شده است.

معاون سازمان ملی استاندارد گفت؛ کارگروه مشترک با عراق در حوزه استاندارد داریم و در گام اول ده گروه کالایی بررسی و تطبیق شد و در مواردی هم به اصلاح جزئی نیاز باشد، انجام خواهد شد.

از ویژگی‌ها و مزایای سیمان P.L.C تولید شده در شرکت سیمان ارومیه میتوان به:

–مقاومت اولیه کافی جهت باز کردن

قالب ها در پروژه ها و سازه های فنی و مهندسی

–سازگاری بالا و قابلیت استفاده در اکثر سازه های بتنی

–چسبندگی بیشتر بتن تولید شده با این سیمان

–ارتقاء و افزایش روانی بتن هنگام پمپاژ

–آبخواهی کمتر اشاره نمود.

وی افزود؛ مشکل صادرات اجر به استاندار ابعاد و شوری خاک در عراق مربوط می شود چون زمین آنها شوره‌زار است و باید استحکام اجر اصلاح شود که در حال انجام است.

سنجابی شیرازی گفت؛ امیدواریم قبل از فصل زمستان این مشکل برطرف شود حتماً شاهد جهش صادرات اجر عراق خواهیم بود.

صفحه شماره ۴

بخشیه

۲۵ مهر ۱۳۹۵

خبرنامه صنایع معدنی

کاوه پارس

شرکت گسترش صنایع معدنی
Mining Industries Development Company

KP-PU-NL-01-054-A

عمده ترین کاربرد این محصول تولید شده در مخلوطهای بتن آماده؛ تولید قطعات پیش ساخته؛ لوله های بتنی؛ موزائیک سازی؛ بلوک سازی؛ استفاده بعنوان ملات بتنی و همچنین استفاده در پروژه های راه سازی اشاره کرد.

صادرات و واردات دارد و عدم یکسان سازی و واقعی سازی نرخ ارز آسیب های بسیاری در این سال ها به صادرات کشور وارد کرده و همچنان نیز وارد می کند؛ در دورانی که ما شاهد بی ثباتی نرخ ارز در کشور و نوسان های پدیداری بودیم؛ دیدیم که صادرات کشور با چه بحرانی رو به رو شد. بنابراین برای تقویت صادرات باید به سمت واقعی کردن نرخ ارز و یکسان سازی آن حرکت کنیم.

۷ چالش مهم پیش روی صادرات در کشور چیست؟ اتاق

بازرگانی تهران

از واقعی نبودن نرخ ارز تا عدم حضور در WTO

۴. باید دولت بسته های تشویقی برای صادرات کنندگان در نظر بگیرد؛ واقعیت این است که هم اکنون ما روی کاغذ مشوق هایی برای صادر کنندگان برتر و نمونه کشور داریم ولی در عمل اقدامی را شاهد نیستیم و این موضوع بی-اعتمادی بسیاری را شکل داده است.

۵. باید از شرکت های حمل و نقلی که در حوزه صادرات حضور دارند، حمایت شود. مسئولان باید توجه داشته باشند که سهم حمل و نقل در حوزه صادرات ۴۰ درصد است و اگر ناوگان حمل و نقل با مشکل رو به رو باشد عملاً صادرات مختل خواهد شد، بنابراین باید پشتیبانی های لازم صورت گیرد. البته در این زمینه گام هایی هم برداشته شد و توافق شد تا هزار میلیارد تومان یارانه به بخش حمل و نقل و شرکت های فعال در این حوزه داده شود ولی در عمل شاهد این مهم و اجرایی شدن آن نبودیم. شما در نظر بگیرید کشوری همچون چین که بزرگترین صادرکننده کالاها مختلف در جهان است در سیستم حمل و نقل حتی حمایت های لجستیک ارتش کشورش را نیز در اختیار دارد.

۶. نکته دیگر فعال شدن دیپلماسی تجاری و رایزنان بازرگانی است؛ کشور ما در حوزه رایزنان بازرگانی فعالیت چندانی در سال های گذشته نداشته و باید در این زمینه نیز فعال تر عمل کنیم. برای مثال شاهدیم که از ابتدای سال برای صادرات کالاها به کشورهای عراق و افغانستان مشکلاتی به وجود آمده است ولی به دلیل نبود دیپلماسی تجاری منسجم هنوز نتوانسته ایم آن ها را حل کنیم. علاوه بر رایزنان به اعتقاد من باید بخش خصوصی صادرکننده در هر کشور نیز در این حوزه فعال و منسجم عمل کننده، باید تشکلی هایی را شکل دهند و در کنار رایزنان و با کمک آن ها فعال و یک پارچه عمل کنند تا تاثیرگذاری مناسبی داشته باشند.

۷. نکته مهم دیگری که به اعتقاد من می تواند روی صادرات

در آستانه روز ملی صادرات (۲۹ مهر) مرتضی لطفی نایب رئیس کمیسیون تسهیل تجارت و صادرات اتاق تهران در گفت و گو با سایت خبری اتاق تهران مهم ترین موانع پیش روی صادرات در ایران را بیان کرد:

۱. اولین و شاید بتوان گفت بزرگترین مشکل پیش روی صادرات در کشور ما به روابط بین المللی، مالی و بانکی کشورمان با دیگر کشورها باز می گردد که همچنان متاثر از دوران تحریم های اقتصادی ظالمانه است، اگرچه که در دولت یازدهم تلاش های بسیاری در این زمینه صورت گرفته و روابط رو به بهبود رفته است ولی همچنان شاهد چالش هایی در این حوزه هستیم به خصوص در زمینه مشکلات بانکی و گشایش اعتبار موانع به صورت کامل برداشته نشده است و همین موضوع صادرات را سخت کرده است.

۲. یکی دیگر از چالش های مهم پیش روی صادرات در کشور ما نبود زیرساخت های لازم و مناسب است. باید گفت که ما در سال های گذشته به این موضوع بی توجه بوده ایم و تحریم ها هم بر آن دامن زده است؛ تا جایی که حالا که باتوجه به توافق هسته ای شرایط رو به بهبود می رود، ما زیرساخت های مناسب را در حوزه های مختلف از جمله بندر، پایانه های مرزی و... در اختیار نداریم.

۳. بحث بسیار مهم دیگر نرخ ارز است، این مهم را هرگز نباید فراموش کرد که نرخ ارز تاثیر بسیار زیادی روی



کشورمان و شکوفایی آن تاثیرگذار باشد پیوستن به WTO است، اتفاقی که در سال‌های گذشته تحقق پیدا نکرده است و دولت با گسترش دیپلماسی اقتصادی باید تلاش کند تا این مهم اجرایی شود.

به اعتقاد ما گواچیانگ، شرکت‌های فولاد چین باید نوآوری‌هایی داشته باشند تا تقاضای جدید برای فولاد خود پیدا کنند و هم‌زمان، هزینه‌های تولید را نیز پایین بیاورند. چن زیکی قائم‌مقام دپارتمان متالورژی و ساخت در شرکت مشاور مهندسی بین‌المللی چین نیز تقریباً نظر مشابهی دارد. او می‌گوید صنعت آهن و فولاد چین نیاز دارد که محصولات خود را از سه روش اصلی، بهسازی کند:

اول آنکه فولادسازان باید به جای تکیه بر محصولات وارداتی، روی محصولات خوش‌کیفیت و دارای ارزش افزوده تولید خودشان متمرکز باشند. دوم اینکه آنها باید محصولاتی با عملکرد بالا تولید کنند؛ محصولاتی که قادر باشد با نیاز مداوم بهسازی در بخش‌های مختلف همراه شود و با آنها هم‌جهت باشد. نکته آخر هم اینکه آنها باید استفاده از ساختارهای بهسازی‌شده فولادی خود در ساخت ساختمان‌های آینده را با قدرت تبلیغ کنند و نشان بدهند و سعی کنند آنها را در اذهان جا بیندازند.

به اعتقاد چن، کاهش هزینه ساخت و ساز عملاً یک مسئله همیشگی برای شرکت‌ها است. البته کاهش قیمت آهن و فولاد به‌تنهایی نمی‌تواند نظر شرکت‌ها را در کاهش هزینه‌هایشان برآورده کند اما به هر حال از دید آنها نکته مثبتی به شمار می‌رود.

در همین حال، انتظار می‌رود دولت چین تدابیری را برای کاهش هزینه‌های تبادلی، مالیات و هزینه‌های مالی، قیمت برقی

و هزینه‌های لجستیکی برای شرکت‌ها به کار بگیرد.

صنعت آهن و فولاد چین - برخلاف این صنعت در برخی کشورهای توسعه‌یافته - سطح تمرکز صنعتی‌اش پایین است. ما گواچیانگ در این خصوص می‌گوید: «ما ۱۵۰۰ شرکت بزرگ و متوسط فولاد داریم که سیاست‌گذاری‌هایشان

بر مبنای قضاوت و نظر خودشان صورت می‌گیرد. این وضعیت به بروز مزاد ظرفیت تولید می‌انجامد. در شرایط فعلی،

صنعت فولاد چین چطور زیر بار اصلاحات می‌رود؟ ماین نیوز

صنعت آهن و فولاد چین این روزها درگیر مشکلاتی است که از زیاد بودن ظرفیت تولید در سال‌های اخیر ناشی شده‌اند و حالا قیمت فولاد را به شدت پایین کشانده‌اند.

به گزارش ماین نیوز، در کشوری مانند چین که سرعت ساخت‌وساز و پروژه‌های عمرانی به شکل عجیبی بالا است، معضلات در حوزه آهن و فولاد اهمیت زیادی پیدا می‌کند.

ما گواچیانگ رئیس انجمن آهن و فولاد چین و رئیس گروه ویسکو در این خصوص به وبسایت چینی پپیلز دیلی گفته مازاد تولید در این صنعت بر کسی پوشیده نیست. به اعتقاد او، «مازاد تولید در واقع نتیجه رشد سریعی است که اقتصادهای جهانی و داخلی در سال‌های اخیر تجربه‌اش کرده‌اند. در دوران اوج رشد اقتصادی، این صنعت باید سعی می‌کرد از تقاضای فزاینده برای مواد خام مثل آهن و فولاد عقب نماند. این مسئله باعث شد که ظرفیت تولید به‌شدت بالا برود». برنامه فعلی در چین، انجام اصلاحات اساسی است؛ اصلاحات موسوم به جانب عرضه (supply-side) که این‌طور تعریف می‌شود: سرمایه‌گذاری بیشتر و کاهش موانع بر سر راه تولید به منظور تقویت رشد اقتصادی.

با به اجرا درآمدن این اصلاحات در بخش آهن و فولاد، مازاد ظرفیت تولید کاهش خواهد یافت تا عرضه با تقاضا هماهنگ شود. این اصلاحات سپس تلاش خواهد کرد ابزارهای تولید را با تقاضای فعلی و ساختار فعلی صنعت تنظیم کند.

یک صاحب‌نظر مهم در این حوزه، چنگ بینگ‌جیانگ رئیس غول متالورژی چین یعنی گروه ام.سی.سی.فایو است. به اعتقاد او، صنعت آهن و فولاد چین باید قادر باشد به نیازهای اجتماع بازار پاسخ بدهد؛ «شرکت‌های فولاد چین هنوز قادر نشده‌اند تولید خود را به مرحله بهسازی (آپگرید) بکشانند. در جریان



KP-PU-NL-01-054-A

سازمان‌یابی مجدد این صنعت اهمیت زیادی دارد».

در این میان، یک مشکل دیگر هم در جریان انجام اصلاحات جانب عرضه برای شرکت‌های فولاد و آهن چین به وجود آمده است: اینکه چطور تعداد کارکنان خود را کم و یا آنها را به موقعیت‌های جدیدی منتقل کنند.

مثلاً گروه ویسکو اولین مجموعه دولتی و عظیم تولید آهن و فولاد در چین است و شکل‌گیری اولیه‌اش به سال ۱۹۵۵ میلادی برمی‌گردد. سه سال بعد و به دنبال تکمیل ساخت و سازها، این گروه فعالیت خود را آغاز کرد و اکنون هم شرکت بزرگی است. اما در چارچوب اصلاحات جانب عرضه، ویسکو مجبور است ۸۰ هزار نیروی خود را به موقعیت‌های کاری جدیدی منتقل کند. تخمین زده شده که در جریان انجام اصلاحات، ۱۰ میلیون نفر از کارکنان تعدیل شوند. آمار و ارقام اولیه نشان می‌دهد که ۱,۸ میلیون نفر از نیروی کار مازاد در صنایع فولاد و زغال‌سنگ مشغول به کار هستند. بنابراین، اولین گام در تعدیل نیرو، در این صنایع برداشته خواهد شد. اقداماتی که گروه ویسکو قصد دارد برای حل و فصل این ماجرا انجام بدهد، مبتنی بر سه روش هستند:

اول، کارکنانی که ظرف پنج سال بعد، زمان بازنشستگی‌شان فرا می‌رسد می‌توانند وارد دوران بازنشستگی شوند.

دوم، این شرکت دولتی از مدتی قبل شروع به متنوع‌کردن کسب و کارهای خود کرده و با این ترتیب می‌تواند نیروهای مازاد خود را به بخش‌هایی غیر از فولاد و آهن منتقل کند. سوم، ویسکو همکاری با شرکت‌های کوچک‌تر و ادارات دولتی محلی را آغاز کرده تا موقعیت‌های شغلی جدیدی برای برخی از نیروهای مازاد خود بیابد.

آیا این تدابیر به صنعت آهن و فولاد چین کمک خواهند کرد که اصلاحات را با موفقیت پشت سر بگذارند؟ این مسئله‌ای است که باید مدتی برای روشن‌شدنش منتظر ماند.

The image shows the logo of Kaveh-Pars Mining Industries Development Company at the top, featuring a stylized 'K' and 'P' and the company name in Persian and English. Below it is a grid of logos for various partner companies, including SKS, Kaveh-Pars, and others.

KP-PU-NL-01-054-A

صفحه شماره ۷

بخشنامه

خبرنامه صنایع معدنی

۲۵ مهر ۱۳۹۵